NUMER ZAWIERA: „Reklama i Samochód", „Samochodami przez Sacharę", „Konkurs powolności", „218 klm. godz. na motocyklu", „O Wielką Nagrodę Narodów", „Chiny i automobilizm", „Zebranie meteorologów w Kopenhadze", „Obniżenie cen samochodowych", „Wrażenia z włóczęgi po Europie" — A. Mincheimer, „Czerwona Jaszczurka" — (nowela), „Samochód trzykołowy" i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY I LOTNIKA 30 GR.

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8 m. 3, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 8 października 1929 r. | Nr. 41 (69)

# Samochód i Reklama.

(*Ciąg dalszy*).

Stanowczo trudniejsze od zastosowania samochodu w celach reklamowych jest—reklamowanie samochodu. Szczególnie nizko pod względem zastosowania reklamy samochodowej stoi Polska, czego najlepszym dowodem, iż wszystkie np. amerykańskie firmy przesyłają do Polski nietylko szczegółowe plany kampanij reklamowych, lecz nawet teksty i rysunki poszczególnych ogłoszeń. To bezkrytyczne przejmowanie zagranicznych wzorów i niemniej bezkrytyczne zastosowanie ich w reklamie w Polsce *jest pierwszym wielkim błędem reklamy* wogóle, samochodowej zaś w szczególności. Przedsiębiorstwa, reklamujące się dość intensywnie zdają się zapominać najzupełniej o tem, iż reklama wyszła już z dziedziny mniej lub więcej udatnej epoki eksperymentów i stała się poważną gałęzią wiedzy i przedziwnie ciekawej nauki, na psychologji opartej, że reklama, jako sztuka psychologji, musi być indywidualizowana i że z tego już bodaj tytułu to, co dobrem jest dla Ameryki czy Austrji, okazać się może najzupełniej chybionem w Polsce. Niestety naśladownictwo wzorów obcych *w złym i u nas idzie kierunku.* Zamiast naśladować pyszne wzory graficzne i luksus wydawnictw samochodowych zachodniej Europy—naśladuje się bezkrytycznie tekst, pomysł czy wręcz całość. Polska ma, coprawda niewielu, bardzo nawet niewielu fachowców reklamy wogóle, w szczególności zaś w dziedzinie automobilizmu — ci jednak mogliby znakomicie obsłużyć wszystkie regularnie ogłaszające się firmy samochodowe. Że jednak na naszej reklamie samochodowej w aż nadto wyraźnym stopniu ciąży piętno wybitnej domorosłości lub bezmyślnego naśladownictwa, przeto roi się od faktów, które — nic dziwnego — nie dają rezultatów i od reklamy przedsiębiorcę słusznie odsuwają. A kiedy przed niedawnym czasem jedna z ajencyj ogłoszeniowych przesłała mi do wypełnienia kwestjonarjusz, w którym m. in. znajdowało się zapytanie: „Która z firm samochodowych najlepszą posiada reklamę" — mogłem odpowiedzieć: *ani jedna nie posiada dobrej*, wiem natomiast, która posiada złą. Nie zapominajmy bowiem, iż reklama, najbardziej nawet intensywna, nie zwiększy, bo zwiększyć nie jest w stanie pojemności rynku. Reklama musi współpracować ściśle z dobrocią produkcji i dobrą organizacją sprzedaży, licząc się z naturalnemi możliwościami rynku. Jeśli to niema miejsca—grosz, przeznaczony na reklamę, musi być wyrzucony.

Pierwszym tedy błędem reklamy samochodowej w Polsce — a zaznaczam tu, iż przez reklamę tę rozumiem nietylko reklamę samochodu, lecz wszelkich pojazdów mechanicznych oraz akcesoryj — pierwszym tedy błędem tej reklamy jest domorosłość i *bierne naśladownictwo*. Drugim jest podkreślona już powyżej niewspółmierność z możliwościami sprzedaży. Jeżeli ostatnie statystyki wykazują w Polsce na dzień 1-go lipca około 40.000 samochodów z przeciętnym przyrostem za pierwsze półrocze mniejszym procentowo od przyrostu roku ubiegłego, to winno być rzeczowym wskaźnikiem dla ogłaszającej się firmy, że *racjonalizacja reklamy jest rzeczą nieodzowną*. Tę racjonalizację osiągnąć można jednak jedynie na naukowych podstawach reklamy, opartych o fachową wiedzę jej kierowników. Zauważyć przytem należy, iż reklama samochodowa, jak zresztą każda inna, nie może być rezultatem konsultacji — musi ona spoczywać w omal dyktatorskiej roli jednostki wyszkolonej. Zdanie to czerpię nietylko z teorji, lecz z własnej praktyki. Ilekroć zdarzało mi się prowadzić reklamę o charakterze konsultacyjnym, zrzekałem się natychmiast wszelkiego na nią wpływu. Jakie zaś rezultaty daje reklama, kierowana indywidualnie przez fachowców, czy jednostkę specjalnie uzdolnioną — tego przykład typowy daje nam historja reklamy w osobie znakomitego Klaudjusza C. Hopkinsa, niewątpliwie genjalnego amerykanina, *pierwszego właściwie twórcy reklamy samochodowej na świecie*. Pamiętniki Hopkinsa polecam wszystkim tym, którzy interesują się reklamą samochodową. Dla nieznających języka angielskiego wskazuję francuskie pismo „La Publicité", które w kilku pierwszych zeszytach tegorocznych drukuje pamiętniki Hopkins'a.

— — — — — — — — — — — —

Co opowiada nam Hopkins o swoich sukcesach na polu reklamy samochodowej? Hopkins, który nie miał do dyspozycji tych wszystkich współczesnych środków reklamowych, jakiemi nam danem jest dysponować! Posłuchajmy: posłuchajmy człowieka, który pierwsze swe ogłoszenie samochodowe wypuścił w roku 1899, kiedy nie było wielkich nakładów pism, kiedy nie było radja, neonu, ba — kiedy nie było nawet samochodu reklamowego. Hopkins miał — coprawda, jak sam mówi — pecha: był lekarzem reklamy. Zwracano się do niego wtedy tylko, *kiedy stan przedsiębiorstwa był kompletnie beznadziejny*, kiedy — zdawało się — niema środka ratunku, kiedy jedynie dobrze pomyślana, energiczna i w rękach jednostki ześrodkowana reklama mogłaby cośkolwiek zdziałać. Hopkins wychodził słusznie zawsze z założenia, że producent wtedy tylko dawać może coraz — to lepszy towar, kiedy jego pierwszy towar będzie dobrym, kiedy będzie zakupionym, i w ten sposób stworzy możliwość egzystencji przedsiębiorstwa. Dlatego też kapitalną zupełnie jest metoda, zastosowana przez niego do reklamy dwu marek samochodowych, Willys-Knight'a i Studebakera. Obie te marki samochodów wypuściły na rynek produkty dobre, które nie szły. Hopkins wprowadził je na rynek. I do dnia dzisiejszego cieszą się one dzięki swej dobroci wybitnym zaufaniem automobilistów. Taki pomysł reklamowy, taki genjalny trick, jak — (odsyłam ciekawych do pamiętnika) — „Ma voiture d'adieu", rzucony przez Hopkinsa dla sprowadzenia na rynek samochodów Reo, to są rzeczy, które bezwzględnie przejdą do historji reklamy. A rezultaty Hopkinsa w dziedzinie przemysłu oponowego? Że wspomnę jedynie Good-Year'a, którego Hopkins wprowadził na rynek jedynie *dzięki wzorowej analizie tego rynku*, analizie możliwości sprzedaży i umiejętnemu przekonaniu ewentualnego nabywcy o dobroci produkowanego towaru?

— — — — — — — — — — — —

Ale mniejsza o Hopkinsa. Przejdźmy bardziej do teraźniejszości, wspomnijmy powołane na wstępie błędy polskiej reklamy i nią się bliżej zajmijmy.

Odkładając już do przyszłego numeru analizę kilku specjalnie cennych przykładów dobrej i złej reklamy w Polsce, stwierdzić wypada, iż reklama samochodowa u nas nie jest bynajmniej oparta o naukowe jej podstawy. Małe uwzględnianie pism fachowych, ogłaszanie się, jeśli chodzi o reklamę prasową, w pismach codziennych, których to ogłoszeń celem jest „pokrywanie" niejako myślą o danej marce wszystkich innych myśli o innych markach samochodu, dążenie do skrępowania jednym brzmieniem całego społeczeństwa — to są rzeczy, z punktu widzenia handlu może i nienajgorsze, ale nie dające, bo dać nie mogące, pożądanego rezultatu. Pozatem zaś teksty opracowywane są zdecydowanie po dyletancku. Tekst w reklamie, jej układ i rysunek—to wszystko. Jak pod tym względem źle jest w naszej reklamie, tego dowody dam przy analizie polskich — co typowszych reklam. Jak dobrze jest zagranicą — tego dowodem jest ostatnia międzynarodowa berlińska wystawa reklamy. Reklama ta najwyraźniej stwierdza, iż przedsiębiorca samochodowy skwitował raz na zawsze z idei reklamowania samochodu dla pojedyńczego, jednorazowego nabywcy, że dążeniem jego jest stworzenie sobie nabywcy stałego, tak, chce go sobie stworzyć Bosch dla swych świec, Vacuum dla swych olej, czy Dunlop dla swych opon. Inaczej ma się rzecz z reklamą w tej chwili u nas. Odbywa się ona wyraźnie zupełnie pod hasłem jednorazowości pod tem hasłem, że wystarczy sprzedać danemu odbiorcy jeden tylko samochód, — a że minimum jedynie do tego samochodu powróci nabywców, to już trudno. Zasada taka, słusznie scharakteryzowana słowami „aby handel szedł"— jest jeszcze jednym wielkim błędem współczesnej reklamy samochodowej w Polsce. Szczegółami temi jednak zajmę się już w następnym numerze naszego pisma.

*Bolesław J. Kachel.*

## OD ADMINISTRACJI:

Zalegającym w prenumeracie z numerem niniejszym przerywamy wysyłkę „AUTOLOTU".

# PRZEJAZD PRZEZ SAHARĘ

### Najciekawsza w dziejach automobilizmu próba wytrzymałości.

W roku 1930 Automobilklub Algieru organizuje przejazd przez Saharę. Będzie to najciekawsza próba wytrzymałości, jaka kiedykolwiek miała miejsce w dziejach automobilizmu. Celem przejazdu przez Saharę jest udowodnienie, że drogi prowadzące przez Saharę są dostępne dla normalnych typów samochodów. *Współzawodnicy mogą startować w Algierze lub Bone,* zakończyć zaś bieg w Gao (w Nigerji), pięknem starożytnem mieście, będącem obecnie stolicą francuskiego Sedanu. *Droga przez Saharę z Algieru lub Bone obliczona jest na 30 dni,* jakkolwiek droga z Bone jest nieco dłuższa, jak z Algieru t. j. Algier-Gao-Algier 6435 km., zaś Bone-Gao-Bone 6817 km. W każdym wypadku powrotna droga będzie prowadzić trasą odmienną od trasy w kierunku pierwotnym. Proponowane trasy będą starannie zbadane przez specjalną ekspedycję, ponadto *będą się na nich znajdować etapy zaopatrzone w schrony, stacje benzynowe i żywność.*

Współzawodniczyć mogą wozy o minimalnej pojemności silnika 1500 c. c. i maksymalnej pojemności 3 i pół litra. Granice te zostały określone przez francuskie władze Północno-Afrykańskie w zależności od typu wozu, zdolnego do przejazdu przez pustynię. *Współzawodnicy jechać będą grupami,* składającemi się z pięciu lub sześciu wozów, przyczem każda grupa będzie kontrolowana przez komisarza. *Dziennie będzie pokrywana przestrzeń 200—400 km.,* zależnie od przebywanego terenu. Przed wyruszeniem w powrotną drogę wszyscy współzawodnicy pozostaną 3 dni w Gao celem odpoczynku. Wszystkie samochody muszą być zaopatrzone w opony typu balonowego, słabo napompowane oraz bezwzględnie nowe. Oprócz komisarza, wyznaczonego przez Automobilklub Algeru, który będzie towarzyszył każdej grupie samochodów i czuwał nad techniczną stroną organizacji, *każda grupa będzie się znajdować pod dowództwem oficera Armji Francuskiej* przez cały czas przejazdu przez pustynię. Oficerowie ci, którzy będą naturalnie posiadać dokładną znajomość terenu i okolicy, połączą się z konwojami z Bishra lub Laghoust, współzawodnicy zaś muszą, leży to w ich własnym interesie, być im bezwzględnie posłuszni.

## KRONIKA SPORTOWA:

### 218 kilometrów na godz. na motocyklu (?).

Według wiadomości nadesłanych z Monachjum na szosie koło Ingolstaedt znany motocyklista niemiecki Henne uzyskał na motocyklu B. M. W. fantastyczne wprost rezultaty, przebywając kilometr z rozbiegu z szybkością 216 klm./g. i milę angielską z rozbiegu z szybkością 218 klm./g. Jeżeli wyniki te znajdą oficjalne potwierdzenie, to stanowić one będą nowy światowy rekord szybkości na motocyklu.

### Czemu nie polskie „zawody górskie"?

Dreszczyk uczestniczenia w zawodach o „Puchar Alpejski" nie każdemu jest sądzony, głównie z powodu zbyt dużej odległości, dzielącej nas od Alp. Dziwimy się jednak czemu jakiś przedsiębiorczy klub nie urządza u nas w Polsce *miniaturowych zawodów „Alpejskich"*? Jakkolwiek góry nasze (Tatry, Karpaty) nie są tak długie jak Alpy, to jednak są dość strome do tego celu. Drogi też pozostawiają wiele do życzenia pod względem doskonałości. W każdym razie mamy dużo górzystych okolic w Polsce, o których się zwykle twierdzi, że są *„niedostępne dla samochodów"*. A i kierowców mogących się podjąć tego zadania nam nie brak.

### Konkurs powolności w Paryżu.

Na pochyłej ulicy Lepic w Paryżu odbył się w dniu 23 września doroczny konkurs powolnej jazdy dla samochodów i motocykli. Dystans wynosił 800 metrów. Z pośród 48 współzawodników zwyciężył Ferraut na samochodzie Graham Paige, który jechał wyznaczoną przestrzeń aż 26 minut i 43 sekundy. rozwijając szybkość przeciętną 1,5 kilometra na godz. Najpowolniejszy motocyklista, Sterny na maszynie San Sou Pap, jechał 14 m. i 59 s,

### Jazda motocyklem naokoło Australji.

Znany motocyklista australijski Basil Nixon z Melbourne projektuje w najbliższym czasie ustalenie nowego rekordu okrążenia Australji na motocyklu 3,5 KM. — Rudge.

Startując z Melbourne, Nixon skieruje się przez Adelajdę do Perth. Z Perth, gdzie do motocykla zostanie przyczepiona przyczepka, w której zostanie umieszczona zapasowa benzyna, oliwa i woda, czeka go 1600 milowa droga przez Meekatharra i Nullagine do Broome. — Następny etap, wynoszący 1400 mil, ciągnąć się będzie od Broome do Darwin. Z Darwin droga prowadzić będzie do odległego o 2500 mil Brisbane. Wreszcie ostatni etap z Brisbane do Melbourne przez Sydney i Ganberra zakończy całkowitą drogę, wynoszącą 9000 mil ang. (15300 km.).

### Niemieckie mistrzostwa motocyklowe.

W miejscowości Schleiz odbyły się w dniu 15 września wyścigi motocyklowe, które stanowiły ostatnią rozgrywkę tegorocznego Mistrzostwa Niemiec. Startowało 83 współzawodników. W kategorji 250 ccm. zwyciężył Friedrich na D. K. W., w kat. 350 ccm. — Bartels na D. K. W., w kat. 500 ccm. — Scenius na B. M. W. i kat. 1000 ccm. — Giggenbach na Bayerland.

Mistrzostwa Niemiec na rok bieżący zdobyli: w kat. 250 ccm. Friedrich na D. K. W., w kat. 350 ccm. Kiemel na U. T., w kat. 500 ccm. Scenius na B. M. W. i w kat. 1000 ccm. Stelzer na B. M. W.



### 18-to dniowa jazda samochodem bez zatrzymania.

W Indianopolis odbyła się ciekawa wycieczka samochodem, trwająca bez przerwy 440 godzin. Wycieczka ta odbyła się 8-o cylindrowym samochodem „Marmon", któremu towarzyszył samochód „macierzysty". Kierowcy zmieniali się bez zatrzymania samochodu; nawet opony były wymieniane w biegu. W tym celu zdejmowano podłogę i mechanicy, znajdujący się wewnątrz wozu, usuwali wszystkie drążki hamulca, oprócz drążka od bębna hamulca tego koła, którego opona miała być wymieniona. Szybkość wozu została wówczas zmniejszona do kroku spacerowego i mechanik wpychał pod oś specjalnie skonstruowany podnośnik hydrauliczny, biegnący na kołach. Jeden z ludzi znajdujących się w wozie przymocowywał podnośnik do osi, *aby zapobiec ewentualnemu z sunięciu się samochodu,* a co za tem idzie, zatrzymaniu się w biegu. Z chwilą gdy podnośnik uniósł oś, hamulcem zatrzymano obracające się koło. Przy zamianie opony tylnego koła, samochód był pędzony jednem kołem, jadąc na trzech kołach i kółkach podnośnika. Mechanik, idący obok samochodu, rozluźniał poktywę piasty, zdejmował koło, zakładał nowe koło wraz z oponą i przykręcał pokrywę piasty.

### REKORDY SZYBKOŚCI WOZÓW MAŁEJ KLASY.

Wyniki zawodów M.C.C. w Brooklands odznaczały się wielką szybkością wozów w najmniejszej klasie C.I. Robinson np., kierując samochodem M.G. Mitget, uzyskał przeciętną szybkość 104'58 km.|godz., W. L. Watson na Austin'ie zdobył przecietną szybkość 101,47km.|godz., podczas gdy C. J. Linzell na Morris Minor osiągnął 101,47 km.|godz. Triumph. kierowany przez H. W. Wells'a, zrobił 100,05 km.|godz., Singer zaś, prowadzony przez przez C. Cottee, zrobił 92,54km.|godz. W każdym razie z 22 finiszujących zawodników w klasię 850 cm. sześć. — 21 zawodników uzyskało przeciętną szybkość, przekraczającą 85 km.|godz.

### Nowe zwycięstwo majora Segrave.

Podczas wyścigów łodzi motorowych, jakie się odbyły w ostatnich dniach we Włoszech, na Lido, motorówka angielska „Miss England", kierowana przez majora Henryka Segrave, zdobyła pierwszą nagrodę, mając przeciętną szybkość 92.8 mil na godzinę (137 klm.).

Dwie łodzie amerykańskie: „Miss America V" i „Miss America VII" zdobyły drugie i trzecie miejsce.

### REKORDY w Paryżu.

6-o cylindrowe samochody marki „Mathis" zdobyły rekordy w międzynarodowej Klasie C w Monthléry. Kierowane przez De Bremond'a, Fallvier'a, Nicole'a, i Pagniez'a przebyły 4000 km. z przeciętną szybkością 158,6 km/godz., 5.000 km. z szybkościa 137,81 km. godz. i 5100 km. z przeciętną szybkością 133,88 km|godz.

## WIELKA NAGRODA NARODÓW.

Na torze Monza kolo Medjolanu rozegrane zostały doroczne wyścigi motocyklowe o Grand Prix Narodów. Startowali jedynie Niemcy i Włosi, przyczem ci ostatni odnieśli jeneralny sukces, zwyciężając we wszystkich kategorjach. Wyniki zawodów są następujące:

Kat. 125 ccm. (dystans 200 klm.) — 1. Landi (M. M. 2 g. 07 m. 59 s.

Kat. 175 ccm. (dystans 200 klm) 1. Baschieri (Benelli) 1 g. 48 m. 19 s., szybkość średnia na godzinę 111 klm.; 2. Geiss (D. K. W.).

Kat. 250 ccm. (dystans 300 klm.) — 1. Truzzi (Guzzi) 2 g. 23 m. 31 s., szybkość średnia na godzinę 125,5 klm.

Kat. 350 ccm. (dystans 400 klm.) — 1. Moretti (Bianchi) 3 g. 07 m. 51 s., szybkość średnia na godzinę 128 klm.; 2. Santini (Velocette).

Kat. 500 ccm. (dystans 400 klm.) 1. Varzi (Sunbeam) 2 g. 54 m. 24 s., szybkość średnia na godzinę 138 klm.

Jak zatem widzimy głównym zwycięscą dnia został Varzi, który na motocyklu Sunbeam uzyskał najlepszą szybkość. Tydzień temu jeździec ten wygrał na wozie Alfa Romeo wyścig o Wielką Nagrodę autodromu Monza dla samochodów, rozwijając szybkość przeciętną 188 klm.|g. Jest to zdaje się pierwszy wypadek, aby jeden kierowca odniósł w tak krótkim odstępie czasu dwa równie wielkie zwycięstwa na samochodzie i na motocyklu.

---

**REKODRY W BROOKLANDS.** W dniu 11 września w Brookland J. R. Coob'owi udało się zdobyć na 12-o cylindrowym samochodzie Delage dwa rekordy Międzynarodowej Klasy A. Przebył on 170klm. w ciągu 53 min. 30,37sek., jadąc z przeciętną szybkością 180,455 km|godz. oraz w ciągu jednej godziny przebył 180,555 km. Poprzednie cyfry, zdobyte przez Garfielda na samochodzie Renault w roku 1926, wynosiły 175 km/godz.

W tej samej Międzynarodowej Klasie 17-o letni Lorraine-Dietrich „Vieux Charles II", kierowany przez C. D. Wallbanka, ustanowił rekord na przestrzeni 200 km., jadąc z szybkością przecietną 140,745 km|godz. oraz na przestrzeni 340 km:, jadąc z przeciętną szybkością 136,952 km godz. Na tym samym zadziwiającym starym wozie zwyciężył w swoim czasie W. D. Hawkes. Nadmieniamy przy sposobności, że wóz ten był prototypem „Niebieskiego Ptaka" kp. Campbell'a.

### Belgijskie rekordy motocyklowe.

W miejscowości Oostmalle odbyły się w dniu 22 września próby bicia rekordów motocyklowych na przestrzeni jednego kilometra z miejsca i z rozbiegu. Największą szybkość dnia uzyskał znany jeździec Milhoux na maszynie Gillet 500 ccm., przebywając kilometr z rozbiegu w czasie 19,5 sek. z szybkością 185 klm.|godz. Na dystansie kilometra ze startem z miejsca najlepszy czas 26,75 sek. wykazał Gregoire na motocyklu Sarolea 500 ccm., osiągając szybkość przeciętną 135,5 klm. na godz.

---

**ZAWODY w TROUGH.** W niedzielę, dnia 29-go września Automobilklub Liverpool'u zorganizował w Trough of Bowland na północy Anglji próbne zawody górskie. Zawody ze względu na wielką liczbę pagórków i malowniczych bocznych dróg, zapowiadały się bardzo ciekawie. Część wozów miała być zapieczętowana i na przestrzeni całkowitej trasy, wynoszącej 170 km., silnik, gaźnik, oliwnik i magneto miały być niedostępne bez przełamania pieczęci. Oprócz tego na przestrzeni 17 km. miały się odbyć próby ciszy i przeciętnej szybkości. W chwili znajdowania się numeru niniejszego pod prasą, nie posiadamy jeszcze oficjalnych wyników tych ciekawych zawodów. Podamy je w następnym numerze „Autolotu".

---

### NAJWIĘKSZA SZYBKOŚĆ.

Dowódca Eskadry A. H. Orlebar. kapitan zespołu Brytyjskich Zawodów Schneidera i hydroplanu Rolls-Royce S. 6., jest jedynym człowiekiem, który poznał szybkość większą, jak jakakolwiek istota ludzka lub maszyna. Ustanowił on bowiem nowy rekord szybkości, lecąc z przeciętną szybkością 574.65 km.|godz. Najwyższa zdobyta przez niego szybkość wynosiła 646.96 km godz. W kilka dni potem przeciętna szybkość została przez niego powtórnie pobita na tej samej maszynie przez ustalenie rekordu 608,05 km.|godz.

## WIĄDOMOŚCI RÓŻNE:

### UWAGA: NIEBEZPIECZEŃSTWO!

Nowa metoda sygnałów ostrzegawczych została zastosowana w hrabstwie Wiltshire w Anglji. Ponad całą szerokością drogi mianowicie zawieszono płachty zaopatrzone w różne napisy: „Niebezpieczeństwo w odległości 4 km.", „Uwaga na najbliższych 2 km." i t. d. Kierowca po przeczytaniu takiego ostrzeżenia naturalnie zwolni bieg samochodu i nie pożałuje tego, gdy nagle natknie się niespodziewanie na gwałtowny zakręt lub inną przeszkodę. Sygnały takie (czerwone napisy na białem płótnie) wprowadzone u nas, cieszyłyby się niewątpliwie powszechnem uznaniem.



### ZAWODY GÓRSKIE W SHELSLEY (ANGLJA).

Dnia 21 września odbyły się w Shelsley zawody górskie, zakończone zwycięstwem p. Raymond Mays. Zwycięstwo swe zawdzięcza on zastosowaniu podwójnych tylnych kół do swego samochodu Vauxhall-Villiers, co zabezpieczyło go od ześlizgiwania się i zapewniło mu pobicie rekordu jazdy górskiej, przy zadziwiającej szybkości 78,2 km./godz.

*Jesienny krajobraz oglądany z lotu jest wspaniały. Widok ten daje podróż odbyta samolotem.*

W tem samem hrabstwie można zauważyć jeszcze inny sygnał ostrzegawczy. Po obu stronach chaty, znajdującej się przy szosie, w odległości kilkuset metrów, przeciągnięto płachty z następującym napisem: „Uwaga! Niebezpieczeństwo! Dzieci wybiegają na drogę!"

---

**„ESSEX" w roku 1930.** Samochody „Essex", pod względem rysunku, konstrukcji i wyposażenia oraz ceny nie ulegną w roku bieżącym najmniejszej zmianie.

## Chiny i automobilizm.

Jako dowód rosnącego zainteresowania automobilizmem w Chinach, można wskazać na zniżenie ceł na samochody ciężarowe i traktory dowożone do Chin. Cło wynosi obecnie 10,5 proc. zamiast stosowanego poprzednio 22,5 proc. W Ameryce panuje przekonanie, że to zarządzenie rządu chińskiego należy traktować, jako wezwanie do zakładania w Chinach montowni amerykańskich, celem montowania na miejscu części samochodowych przywiezionych z Ameryki. *Chiny posiadają obecnie 22.000 samochodów*, oraz około 40.000 klm. dróg.

### KANADYJSKA WYSTAWA AUTOMOBILOWA w Toronto.

Od 24 sierpnia do 7 września otwarta była w Toronto Kanadyjska Wystawa Automobilowa. Na wystawie eksponowały swe wyroby 44 wytwórnie samochodowe, z czego prawie połowa przypadała na wytwórnie samochodów ciężarowych i autobusów. Ponadto było 50 stoisk firm i wytwórni akcesorji samochodowych. Na wystawie reprezentowane były cztery samochody angielskie — Isis, Morris, Rolls-Royce i Vauxhall — reszta zaś była produkcji kanadyjskiej i Stanów Zjednoczonych.

## Ubezpieczenie samochodowe w Szwecji.

W Szwecji został ostatnio zatwierdzony projekt przymusowego ubezpieczenia samochodowego. Rozporządzenie obejmuje między innemi punkt, na mocy którego jeżeli samochód, który spowodował wypadek, nie może być odnaleziony, strona poszkodowana otrzyma odszkodowanie od wszystkich towarzystw, przyjmujących ubezpieczenie samochodowe. *Najwyższe odszkodowanie* na wypadek poszkodowania osobistego wynosi 60.000 koron, *na wypadek zaś poszkodowania materjalnego* — 10.000 koron. Rozporządzenie wchodzi w życie dnia 1 stycznia 1930 roku.

A. MINCHEJMER Stud. Polit. W.

# Wrażenia z włóczęgi po Europie.

## Wstęp. — Drogi i samochody w Anglji.

Automobilizm ma to do siebie, ze wyrabia w człowieku żyłkę włóczęgi i czyni z niego wierutnego pędziwiatra, więc i mnie poniosło latem tego roku w świat, chociaż jeszcze własnego samochodu nie posiadam i jedynie cudze maszyny psułem. Byłem przeszło 2 tygodnie w Anglji, jako członek reprezentacji Związku Harcerstwa Polskiego na wielki międzynarodowy zlot pod Liverpolem, na którym zebrało się przeszło 50.000 skautów z całego świata, a następnie już w mniejszej paczce z kilkoma co milszymi i dzielniejszymi towarzyszami powędrowaliśmy, przez Francję do Hiszpanji, skąd wracaliśmy do kraju przez Włochy i Austrję. Jeździło się wprawdzie przeważnie kolejami lub statkiem, ale mimo to udało mi się przejechać niezłych parę setek kilometrów w aucie, a i tak, widziało się niemało ciekawych rzeczy, dotyczących samochodu i automobilizmu. Spostrzeżeniami temi i wrażeniami chciałbym się właśnie z Czytelnikami „Autolotu" podzielić, a niekiedy może i jakieś porównanie ze stosunkami panującemi u nas dorzucić.

Rzeczą, która odrazu uderza w Anglji, zwłaszcza Polaka, jest *wspaniały stan sieci drogowej*, doprowadzony do takiej doskonałości i perfekcji, że człowiekowi, który tego sam nie zobaczył, doprawdy trudno jest wyobrazić coś podobnego. Podczas gdy u nas tyle się pisało i mówiło o wyasfaltowaniu ulic w Warszawie, tyle czasu z tem grzebało, to w Anglji obecnie szos nie asfaltowanych lub przynajmniej nie smołowanych prawie, że niema dosłownie. Szosa *„biała"* jest zabytkiem historycznym, którego nędzne resztki można przypadkiem znaleźć, gdzieś w zapadłym kącie w postaci jakiejś bocznej uliczki w małej osadzie, zaś droga gruntowa jest w Anglji właściwie czemś zupełnie nieznanem, chyba w postaci ścieżki górskiej, na którą i tak żaden samochód nie miałby ochoty wjeżdżać, lub też prowizorycznych dojazdów do robót budowlanych lub terenowych.

Żeby się to nie wydawało blagą, trzeba sobie zdać sprawę ze specjalnych warunków istniejących w Anglji, w kraju, w którym zupełnie nie istnieje wieś. Ziemia orna stanowi tam zaledwie 13 proc.; reszta to nieużytki, a przeważnie wspaniałe łąki, pastwiska, tereny do polowań i parki. Ludność skupiona jest po miastach i miasteczkach lub też rozrzucona po nielicznych farmach, mających zresztą przeważnie hodowlany charakter. Droga gruntowa, służąca przedewszystkiem do zwożenia z pól produktów rolnych i zbiorów, jest więc w tych warunkach niepotrzebna, a wszystkie najdrobniejsze nawet drogi, łączące miasta i miasteczka, zostały dzięki wysokiemu poziomowi kulturalnemu, ogólnej zamożności kraju, *a przedewszystkiem dzięki należytemu rozwojowi automobilizmu* i racjonalnej inicjatywie doprowadzone do jaknajlepszego stanu. Cały kraj pokryty jest obecnie gęstą, wszędzie docierającą siecią czarnych, gładkich jak stół i stale sprzątanych asfaltowych i smołowanych dróg, budowanych zresztą w zupełnie odmienny sposób niż nasze szosy.

Nie wchodząc w szczegóły konstrukcyjne, zaznaczę tylko, że ich budowa dąży do jaknajwiększej prostoty i najbardziej charakterystycznem jest, że drogi są prowadzone bez żadnych specjalnych nasypów i niema wzdłuż nich rowów. Jezdnia, przeważnie stosunkowo wąska i pozwalająca tylko na wyminięcie się dwuch pojazdów, ograniczona jest wystającemi ponad nią kamieniami krawężnikami, za któremi bezpośrednio zaczyna się teren łąki lub pola, odgrodzonego przy tem zawsze od drogi żywopłotem lub kamiennym murkiem. Na takiej drodze niema więc tak charakterystycznych dla naszych szos miękkich poboczy, będących zawsze źródłem kurzu i błota, rzeczy zupełnie nie znanych na sprzątanych drogach Anglji. Podczas deszczu jezdnia tyle tylko, że się lśni od wody, a w zimie śnieg jest starannie zgarniany i usuwany.

Równocześnie jednak, tłusty gliniasty teren Anglji rozmięka w fatalny sposób na deszczu, samochód więc, który z racji swego specjalnego przeznaczenia musi zjechać z twardego i gładkiego asfaltu, powinien być przystosowany do dawania sobie rady z tak okropnem błotem, jakie u nas można znaleźć jedynie gdzieś na Wołyniu.

Są to jednak sytuacje wyjątkowe, a całość ruchu samochodowego po tak gęstej sieci doskonałych dróg odbywa się w warunkach rzeczywiście niemal idealnych.

Istotną przyczyną i głównym bodźcem, który spowodował tak wspaniały rozwój dróg w Anglji, jest niewątpliwie ogromny rozwój automobilizmu w tym kraju przodującym w Europie liczbą 31 mieszkańców przypadających na jeden samochód, a przodujący w całym świecie liczbą 600 samochodów, przypadających na 100 kilometrów kwadratowych powierzchni kraju. 1.372.000 samochodów w kraju mniejszym od Polski, to naprawdę już nie na żarty. Nie

## „THE CORD".

### Amerykański samochód
**z napędem na przednie osie.**

Amerykańska fabryka samochodów Auburn Automobile Company wprowadziła na rynek nowy typ samochodu, który ma napęd na oś przednią. Samochód ten jest wyposażony w silnik Łycoming. Jest to silnik 8-io cylindrowy, który niczem się nie różni od silników montowanych stale przez fabrykę Auburn na swoich wozach. Cena tego samochodu waha się około 3000 dolarów. Skutkiem przeniesienia napędu na oś przednią *uzykano zmniejszenie wagi całego samochodu*, gdyż dało się obniżyć ramę w stosunku do zwykłych samochodów o 23 cm.

Obniżenie ramy spowodowało bardzo estetyczny wygląd całego samochodu. Konstrukcja ta została opatentowana przez znanego konstruktora samochodów wyścigowych Harry Millera. Tu mamy nowy dowód tego, że konstrukcje samochodów wyścigowych i doświadczenia na wyścigach zebrane *mają decydujący wpływ na ulepszenie* i rozwój automobilizmu.

**PRZEMYSŁ AUTOMOBILOWY W NIEMCZECH — a import samochodów.**

Ciągle wzrastająca ilość głosów w Niemczech domaga się rewizji rozporządzeń celnych i zwiększenia stawek celnych od importowanych do Niemiec samochodów. Prasa niemiecka w znacznym stopniu ruch ten popiera, jak dotąd jednak decyzja w tej sprawie ze strony rządu jeszcze nie zapadła.

**NUMEROWANE SZOSY.** Napoleon dla celów militarnych ponumerował wszystkie drogi we Francji. Ostatnio Ministerstwo Dróg w Anglji wyszperało w starych archiwach ten zapomniany projekt i ponumerowało wszystkie szosy w Anglji. Czy inowacja ta okaże się praktyczną — przyszłość pokaże.

## Wystawa Inżynierji, Okrętów i Maszyn.

Wystawa Inżynierji, Okrętów i Maszyn, zajmująca ogromną halę w Olimpii i trwająca do 28 września, posiadała wiele eksponatów, interesujących bezpośrednio automobilistów. Między licznymi silnikami łodzi motorowych, znajdowaliśmy liczne samochody ciężarowe i osobowe niezwykłego kształtu.

Szczególną uwagę zwracał na siebie silnik cztero-cylindrowy „Morris" o zmodyfikowanym kształcie, *dostosowany do użytku łodzi motorowych.* Do użytku również łodzi motorowych został przystosowany silnik Morris-Oxford.

**PRODUKCJA SAMOCHODÓW W KANADZIE I ST. Zjednoczonych w I-em półroczu b. r.**

Jak informuja dane statystyczne produkcja samochodów w Kanadzie i Stanach Zjednoczonych w I-em półroczu b. r. wynosiła 5.929.545 samochodów, podczas gdy całkowita produkcja w roku ubiegłym wynosiła 4.601.141.

**HANDEL MOTOCYKLOWY W SZWECJI.** Handel motocyklami w Szwecji zmniejszył się w roku bieżącym, w którego pierwszej połowie import motocykli wynosił 5788 sztuk, podczas gdy w tym samym okresie ubiegłego roku import motocykli w Szwecji wynosił 6281 sztuk.

**MOTOCYKLE W JUGOSŁAWJI.** W ostatnim roku do Jugosławji importowano 825 motocykli, z czego na Niemcy przypada 254 motocykli, na Anglję — 205, na Austrję — 131, na Stany Zjednoczone — 97, na Belgję — 96, na Francję — 51 i na Włochy — 5 motocykli.

**SAMOCHODY „UNIC" w r. 1930.** Samochody „Unic" w r. 1930 nie ulegną najmniejszej zmianie; cztero- i ośmio-cylindrowe modele będą w najdrobniejszych szczegółach takie same, jak w roku bieżącym.

## WYSTAWA PÓŁNOCNO-WSCHODNIEGO WYBRZEŻA.

Każdy turysta, zwiedzający Newcastle w Anglji winien zwiedzić „Wystawę Północno-Wschodniego wybrzeża" (North-east Coast Exhibition). Coprawda jest tam mało rzeczy, mogących zaciekawić automobilistę, lecz Pałac Inżynierji zawiera wiele ciekawych dla technika objektów. Zwłaszcza imponująco wygląda olbrzymi silnik morski Diesla, skonstruowany przez Doxforda. Silnik ten dla celów wystawy jest pędzony przez motor elektryczny i pracuje na zasadzie przeciwległych tłoków, zastosowanej wiele lat temu przy samochodach Gobron Brille.

**OBNIŻENIE CEN SAMOCHODOWYCH.** Ceny samochodów w Niemczech wykazują stałe tendencję zniżkową. W porównaniu z r. 1915 ceny samochodów spadły tam o 61,4%.

**NOWE SAMOCHODY „FIAT".** Jak nas informują: „Fiat" wprowadza w bieżącym sezonie nowe ośmio- i sześcio-cylindrowe silniki, oprócz dzisiejszych modeli wozów 9 KM., 17-50 KM. i 20-70 KM.

## Samochód bije Kolej podziemną.

W celu wykazania, że samochodowa komunikacja miejska jest szybsza od komunikacji koleją podziemną, jedno z pism prasy samochodowej w Paryżu *zorganizowało próbną jazdę na terenie miasta.* Trasa obejmowała 20-kilometrowy okrąg, w połowie w dzielnicy handlowej Paryża i w połowie po drugorzędnych bulwarach, po linji biegu kolei podziemnej. Przeciętna szybkość samochodu wynosiła 23 km/godz., podczas gdy kolei — 17 km/godz. Koleje podziemne biegną zasadniczo z przeciętną szybkością 20 km/godz., lecz przecznice znacznie zmniejszają tę przeciętną szybkość.

**SAMOCHODY RENAULT w r. 1930.** Wszystkie modele samochodów Renault na rok 1930 będą się odznaczać wąską, pochyloną do przodu chłodnicą, jaka już dziś cechuje wszystkie modele 8-cylindrowe.

## Zebranie meteorologów w Kopenhadze.

W najbliższej przyszłości odbędzie się w Kopenhadze zebranie meteorologów z Anglji, Niemiec, Francji i St. Zjednoczonych. Celem zebrania jest zorganizowanie międzynarodowej instytucji dla informacji meteorologicznych. Założenie takiej instytucji zakończy raz na zawsze niepewność, na jaką są narażeni lotnicy transatlantyccy. Stany Zjednoczone będą dwa razy dziennie otrzymywać raporty z Europy o stanie pogody, które zostaną przesyłane za pomocą radiogramów.

**WYSTAWA LOTNICZA w CLEVELAND.** W końcu ubiegłego miesiąca została otwarta Wystawa Lotnicza w Cleveland. Na wystawie tej są reprezentowane wszystkie wytwórnie lotnicze Stanów Zjednoczonych i obejmuje ona ogromną ilość ciekawych i najbardziej nowoczesnych eksponatów.

## BENZYNA ROSYJSKA.

Jak nas informują miarodajne źródła, produkcja benzyny w Rosji w ciągu najbliższych pięciu lat zostaje podwojona. W ostatnim roku Rosja eksportowała 5.139.344 beczek benzyny, z czego większa część była przeznaczona dla Europy.

### Opona — olbrzym.

Opona pneumatyczna o średnicy 12 st. i szerokości 4 st. została ostatnio wykonana w wytwórni opon Goodyear Tyre and Rubber Co. Proces wykonania tej opony trwał trzy miesiące. Waga opony i koła wynosi 900 kg., z czego na protektor i koło przypada 500 kg., na dętkę 60 kg., reszta zaś na pozostałe składniki. Opona jest zmontowana na obręczy o średnicy 4 st. i napompowanie jej do ciśnienia 1,5 kg. trwało 45 min. Opona posiada normalny protektor ślizgochronny, rozmiary zaś każdego sworznia posiadają 16 cali ang. długości i 10 cali szerokości. Jedynie wentyl jest normalnej wielkości. Cena tej opony wynosić będzie L. 1000. — Zdolność jej nośna wynosi 20.000 — 25.000 kg. Opony takie będą miały zastosowanie do wielkich samolotów.

## NAJDROŻSZE SAMOCHODY.

Jak nas informują, w Sydney została otwarta wytwórnia samochodów i samolotów. Miarodajne czynniki sądzą, że samochody wykonane w tej wótwórni *będą najdroższe na kuli ziemskiej.*

---

mówię już o wielkomiejskim ruchu w Londynie, bo to już jest rzecz specjalna, której parę słów oddzielnie poświęcę, a daleko bardziej *imponującą jest liczba samochodów*, które się wszędzie widzi po drogach. Drogi tam nigdy nie są puste, zawsze się widzi jakiś samochód lub motocykl, pędzący po gładkiej jezdni, lub ostatecznie nawet i wóz z koniem, którego samochód bynajmniej jeszcze nie wyrugował i który doskonale służy do przewożenia ciężarów, zwłaszcza w miastach.

O ile więc pod względem ilościowym automobilizm przedstawia się rzeczywiście imponującą, o tyle pod względem jakościowym wygląda daleko gorzej. Wobec doskonałego stanu dróg, oszczędności, staranności i praktyczności anglików, *samochód w Anglji „żyje" bardzo długo*, widzi się wszędzie mnóstwo starych, przedpotopowych gratów, bynajmniej efektownie nie wyglądających. Z drugiej zaś strony wobec znanego „konserwatyzmu" konstruktorów angielskich, nowe nawet maszyny wyglądają po staroświecku. „Tłum" angielskich samochodów wygląda szaro i pozbawiony jest rasowej linji, jakąśmy się przyzwyczaili widzieć w rozpowszechnionych u nas amerykańskich i francuskich maszynach.

Przeważającym typem samochodu w Anglji jest bezsprzecznie praktyczny mały samochodzik w rodzaju niezmiernie popularnych Austia-Seven lub A. C., który obok ogromnie tam rozpowszechnionych motocykli, jest doskonałym środkiem lokomocji dla średnio zamożnych rodzin.

Charakterystyczne są zwłaszcza nieskończone sznury tych maszyn, opuszczających w sobotnie popołudnie większe miasta i podążających na miłe spędzenie week-endu gdzieś za miastem, zwłaszcza pod swoim własnym namiotem, camping bowiem jest tu bardzo rozpowszechniony.

Widzi się na drogach i ulicach także mnóstwo samochodów ciężarowych, zwłaszcza parowych. Są to maszyny ciężkie kopcące i niezgrabne, ale doskonale pracujące i silne. Najciekawszem jest jednak ogromne rozpowszechnienie autobusów, linje których gęstą siecią pokrywają cały kraj. Do każdego najmniejszego nawet zakątka Anglji można dojechac *wielką, wspaniałą*, przeważnie piętrową maszyną, zapewniającą swą wygodą, dobrem utrzymaniem, regularnością jazdy i racjonalnością rozkładów jak najlepsze zaspokojenie potrzeb i wymagań pasażera.

Luksusowych maszyn widuje się niewiele, chyba, że w Londynie lub innem większem mieście. W tej dziedzinie przeważają olbrzymie Daimlery, których ostatnie modele są bardzo eleganckie i ładne, oraz legendarne niemal Roll-sy, które w obecnej produkcji zaczynają przechodzić raczej do mniejszych, ale nie mniej eleganckich typów. Popularne Bentley'e są przeważnie maszynami sportowemi.

Uprawianie automobilizmu w Anglji, jest, w przeciwieństwie do tego czegoby się można było spodziewać, raczej drogie samochody używane i różne malutkie maszynki są wprawdzie tanie i ceny wahają się w granicach od 80 do 150 Ł (3,500 — 7,000 zł.), *ale porządniejsze już samochody nieco są drogie.* Mały A. C. kosztuje 250 Ł (11,000 zł.) mała szóstka Austia-Six 375 Ł (16,000 zł.), podczas gdy w samym Londynie można mieć Citroëna C4 już za 198 Ł (8,600 zł.), a C6 za 295 Ł (12,500 zł.).

Duże luksusowe maszyny angielskie są *kolosalnie drogie*: Daimlery od 1,300 Ł do 1520 Ł (56,000 — 65,000 zł.), Wolseley — 1,750 Ł (76,000 zł.), Bentley — 1,575 Ł (68,000 zł.), a używany nawet Rolls Royce aż 2,500 Ł (108,000 zł.).

Cyfry te rzucają bardzo niekorzystne światło na warunki konkurencji angielskiego przemysłu samochodowego z przemysłem amerykańskim, ponieważ *w samym Londynie można dostać dobre luksusowe maszyny amerykańskie dwukrotnie taniej*: Graham-Paige szóstka — 565 Ł a ósemka 885 Ł (24,000 i 38,000 zł.), Humber ósemka 875 Ł (37,000 zł.), a Hillman ósemka tylko za 575 Ł (24,000 zł.).

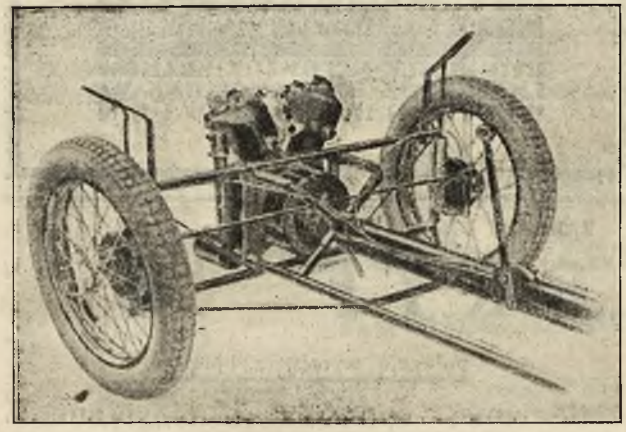
Ale nie należy zapominać bardzo popularnego w Anglji i konsekwentnie w życie wcielonego hasła: *„Bye englisch goods and be proud of them"*—Kupuj angielskie wyroby i bądź z nich dumny.

Niezbyt dobrze przedstawia się sprawa kosztów eksploatacji samochodu. Roczny podatek wynosi 1 Ł za 1 HP, ubezpieczenie tyleż. Roczna opłata za prawo jazdy, które tam notabene wydawane jest bez egzaminu wynosi 5 szylingów (11 zł.). Benzyna kosztuje 19 i pół pensa za gallon, co odpowiada cenie 90 gr. za litr, olej 7—8 szylingów za gallon—3 zł. 60 gr. litr.

W stosunku do cen drogiego w Anglji utrzymania, uprawianie automobilizmu wypadnie może i taniej niż u nas, jeżeli jednak weźmie się pod uwagę niezbyt wysokie ceny ubrania i mieszkania i wielkości zarobków, nieco może tylko wyższe od naszych, to ostatecznie koszty utrzymania samochodu wypadną tam wyższe, niż w Polsce. Do rozpowszechniania się więc automobilizmu w Anglji przyczyniła się, według mego mniemania, nietylko jego taniość, ile stworzenie doskonałych warunków, wykorzystania samochodu, odpowiednie zorganizowanie przemysłu i handlu samochodowego, a *przedewszystkiem oszczędność Anglików, umiejętność wykorzystania swego zarobku oraz głębokie zrozumienie walorów i korzyści*, jakie daje posiadanie samochodu.

# Samochody 3-kołowe.

Nowoczesne samochody 3-y kołowe stanowią bardzo ciekawą konstrukcję techniki samochodowej. Klasycznemi przedstawicielami pojazdów motorowych były dotychczas samochody, prototypem których był zwykły wóz 4-o kołowy oraz motocykle, które przedstawiają rower o wzmocnionej ramie, gdzie siła ludzka jest zastąpiona siłą silnika. Od samego początku rozwoju automobilizmu zjawiła się potrzeba stworzenia typu pośredniego pomiędzy samochodem a motocyklem, któryby był nie tak wywrotny, jak motocykl, a jednocześnie bardziej lekki i mniej skomplikowany, a co zatem idzie i tańszy od samochodu.

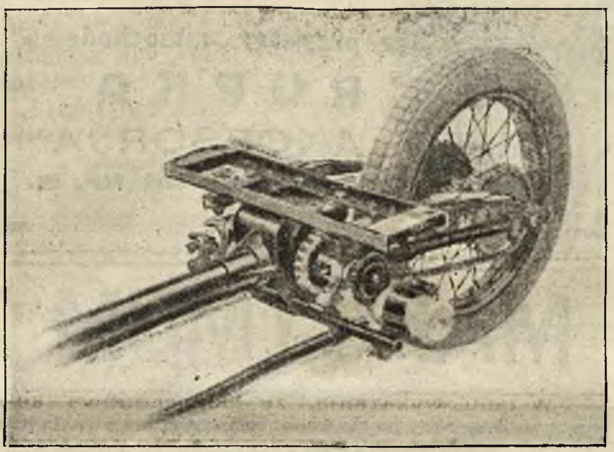


Umieszczenie i umocowanie silnika w ramie

Potrzebie tej chciano zaradzić przez budowanie motocyklów z wózkiem, umieszczając ten ostatni z przodu, z tyłu lub obok koła napędzanego silnikiem. Ten ostatni typ otrzymał największe rozpowszechnienie. Nie można jednak powiedzieć, że jest to rozwiązanie technicznie doskonałe. Główną wadą tej konstrukcji jest to, że motocyklista zostaje pozbawiony zalet jazdy solo, a jednocześnie pozostaje narażony na wpływy niepogody w tej samej mierze co i przy zwykłym motocyklu. Logicznem rozwiązaniem było umocowanie wózka na kole napędzanym od silnika w ten sposób, że zlały się w jedną całość. W *ten sposób powstał samochód 3-y kołowy.*

Przy tem rozwiązaniu mamy znów 3 ewentualności, które też zostały wyprowadzone w praktykę i wypróbowanie. Można umieścić koła w sposób trojaki. Dwa koła w jednej linji, jeno za drugim, a trzecie z boku. Jest to typ najbardziej zbliżony konstrukcyjnie do motocykla z wózkiem. Przykładem takiego motocykla może służyć Scott Sociable. Drugi typ stanowią samochody 3 kołowe, w których jedno koło jest w przodzie, a dwa w tyle umieszczone symetrycznie do osi pojazdu. Przykładem może służyć francuski Villard. Trzecia konstrukcja przedstawia się w ten sposób, że z przodu są umieszczone 2 koła połączone z kierownicą, a z tyłu znajduje się koło napędzone od silnika. Do tego typu należy francuski Morgant Darmont, Sandford, D'Irson, Motocar, F. R., w Anglji The Morgan, Runabout, Corventy, Wictor. Ostatnia z opisanych konstrukcji wykazała się w praktyce, jako najlepsza i można powiedzieć *stała się trzecim klasycznym typem* pojazdu motorowego.

Prototypem tej serji jest angielski samochód 3-y kołowy Morgan, skonstruowany przed 19 laty. Otóż Morgan wyróżnia się doskonałem podwoziem i dobrym silnikiem. Silnik dwucylindrowy J. A. P. ma pojemność 980:1096 $cm^3$ Zależnie od typu. Jest on umieszczony w przedniej części podwozia, stanowiąc jego część. Chłodzenie jego jest doskonałe. Napęd przy pomocy przekładni kardanowej i dwuch łańcuchów przenosi się na tylne koło. Morgan w typie turystycznym uzyskuje szybkość 100 klm. na godzinę, w typie supersportowym — szybkość 150 klm. na godzinę. Typ ten jest bardzo pewny i łatwy w prowadzeniu i mniej wywrotny niż niejeden z typów samochodu 4-o kołowego. Niełada zaletą jest również, łatwy dostęp do wszystkich części silnika. Należy się dziwić, że ten tak dogodny typ samochodu u nas prawie nigdzie nie jest spotykany. Zdaje się, że pub-

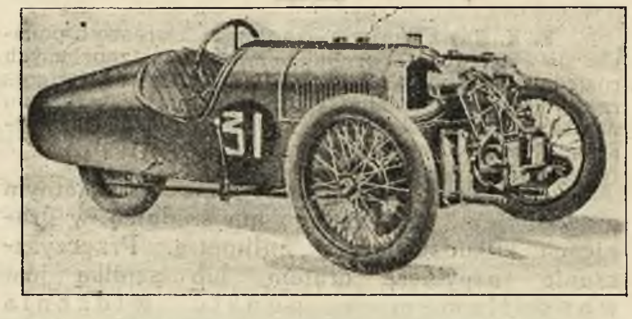


Napęd i reserowanie tylnego koła.

liczność *odstrasza poprostu fakt*, że samochód ten ma tylko 3 koła! Doświadczenia poczynione zagranicą, pozwalają jednak wydać jaknajlepszą opinję o tych samochodach.

*Samolotem podróżujesz*
*nad chmurami i oparami*
*w słońcu i w czystem powietrzu!*

Na zakończenie przytoczymy ustęp z „Actualités Automobiles", w którym autor artykułu w następny sposób wyraża swój pogląd na samochody 3-y kołowe.



Morgan Darmont Special.

„Co się tyczy mnie, to jestem przekonany, że po kilku latach, gdy odpadną różne przesady, 3-y kołowy Cyclecar stanie się powszechnie używanym samochodem szybkiem i ekonomicznym, a jednocześnie bardzo lekkim. *Będzie to najlepszym argumentem* dla tych, którzy mu odmawiają obecnie swego zaufania".

**Z dniem 5-go października b. r., biura Redakcji i Administracji tygodnika „AUTOLOT" zostały przeniesione z ulicy Poznańskiej na ul. Szkolną 8 m. 3**



*Janusz Meissner* por. pilot. (*Nowela*)

## CZERWONA JASZCZURKA.

(Dokończenie)

Skrzydła gięły się pod uderzeniami wichru, jak kartki papieru; klaskały linki, zwisając, to znów naprężając się do ostatnich granic możliwości; skręcały się stery i stateczniki przy akompanjamencie głuchych grzmotów burzy, spazmów silnika i skowytu rozpędzonego śmigła. Błyskawice darły na strzępy ciemność, przelatując tuż obok, i pękały z hukiem bomby piorunów gdzieś w dole.

Burza szła i szła, potężniejąc z każdą sekundą.

W końcu Dzierzgowski stracił nadzieję, że zdoła przebić się przez nią: odchylenia skrzydeł były wciąż większe i gwałtowniejsze; ostatecznie linki musiały kiedyś pęknąć, a obluzowane okucia i bolce wyrwać się z lanżeronów. Wtedy...

Nie dokończył myśli, bo nagle potężniejszy jeszcze od poprzednich, skręt wiru porwał płatowiec w bok, pochylił go i, wyrwawszy stery z rąk pilota, — ***cisnął w lej korkociągu.***

Dzierzgowski poczuł, że zwisa na rzemieniach pasów bezpieczeństwa i usłyszał szum pędu. Walił się w ostrych zwojach przez tumany deszczu i pary, nie mogąc dosięgnąć nogami orczyka ani rękami knypla.

Zdawał sobie sprawę, ze chwilami wisi głową wdół, z czego wnioskował, iż maszyna ma tendencję do przejścia w ostre ***piqué*** na plecach. Nie było to wcale pocieszające. ***Śmierć zdawała się bliską.***

Gdy wreszcie udało mu się zaczepić nogą o wystającą wewnątrz gondoli podłużnicę i przy pomocy rąk wciągnąc się do kabiny, altimetr wskazywał 800 metrów. Utrzymując ciężar całego ciała lewą ręką, prawą chwycił ster, a nogami zaparł się w orczyk.

Wyrównał.

Maszyna wyszła ze zwoju z piekielnem wyciem linek. Zaoliwiony silnik pluł dymem, strzelał i dławił się.

Dokoła ciemno było, jak w nocy, ale uderzenia wichru jakby osłabły i zmalały. Na prawo prześwitało coś przez tumany pary, jakby jaśniejsze okno. Dzierzkowski pchnął natychmiast samolot w tym kierunku.

Mrok rzedniał szybko i po chwili płatowiec przemknął obok widocznych już zarysów chmury, wypadając na wolniejszą przestrzeń.

Pilot szybkim rzutem oka ogarnął maszynę: linki były całe, skrzydła i stójki... maska silnika... wszystko trzymało się jeszcze. A jednak czegoś brakowało...

Dzierzgowski zastanowił się. Spojrzał na zewnętrzną stronę lewej burty: „Czerwona Jaszczurka" znikła.

Pozostała po niej tylko śruba bez nakrętki i aluminjowe okucie, na której była umocowana.

W tej samej chwili biała płachta obłoków urwała się nagle, ukazując oczom pilota ziemię.

Westchnienie ulgi wyrwało się z jego piersi: tuż przed nim, skąpana w słońcu, lśniła mokremi dachami Warszawa.

Nazajutrz Dzierzgowski wysłał następującą depeszę:

***porucznik pilot zaleski 4 eskadra lotnicza równo stop czerwona jaszczurka zginęła mi w czasie lotu do warszawy stop pozdrowienia***
***dzierzgowski***

Wieczorem przyszła z Równa odpowiedź:

***porucznik pilot dzierzgowski lotnisko warszawa stop ninon czerwona jaszczurka odnalazła mnie wczoraj w równem stop jesteśmy razem stop pozdrowienia***
***zaleski ninon***

— KONIEC —

**KOMUNIKAT PRASOWY.**
**Polskiego Związku Motocyklowego**

**Sekretarjat: Katowice, Drzymały 1.**

Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego komunikuje: że z powodu reorganizacji P. Z. M., jest koniecznem, ażeby wszystkie zrzeszone kluby nadesłały (najdalej do dnia 10-go października) spisy swoich członków (spisy mają zawierać: adres członka oraz markę i numer posiadanej maszyny.

**a,** Ażeby kalendarz sportowy na 1930 rok obejmował jak najszersze ramy imprez. Również poleca się Kapitanom Sportowym wzg. Prezesom poszczególnych klubów wcześniejsze przystąpienie do opracowywania omawianego kalendarza.

**b,** Zarząd P. Z. M. postanowił: powołać Komisarzy P. Z. M. na rok 1930 w poszczególnych woj. wzg. siedzibach klubów zrzeszonych w P. Z. M. Komisarze Sportowi nosić będą tyt. Komisarzy P. Z. M. Działalność wymienionych Komisarzy polegać będzie na:

1. Reorganizowaniu Klubów już istniejących, o ile okazałoby się, że Kluby nie stoją na wyżynie swojego zadania.
2. Pomocy w tworzeniu się nowych Klubów.
3. Czuwaniu nad regularnością odbywania się posiedzeń, oraz wykonaniem regulaminów i postanowień P. Z. M.
4. Pomaganiu w urządzaniu imprez, organizowaniu ich oraz interwenjowaniu u władz w razie potrzeby.
5. Komisarze P. Z. M. będą swe czynności wykonywali ściśle w porozumieniu z P. Z. .M. i będą posiadać prawo „veta" we wszystkich sprawach tyczących się poszczczególnych Klubów.

**c,** Propozycje na Komisarzy P. Z. M. powinne wnosić Zarządy Klubów zrzeszonych w P. Z. M. najpóźniej do dnia 10 października 1929 r. Kandydaci powinni posiadać kwalifikacje na organizatorów stowarzyszeń, jak również kwalifikacje sportowe, dalej muszą być dobrze obeznani z techniką motocyklową.

**d,** Dla spopolaryzowania sportu motocyklowego w Polsce, Zarząd P. Z. M. postanowił: stworzyć przy Klubach kursy motocyklowe, prowadzone przez członków poszczególnych Klubów, posiadających prawo szkolenia kierowców.

Na takich kierowników zaproponują Zarządy poszczególnych Klubów osoby posiadające wymagane dane i pełne kwalifikacje. Decyzje w tym kierunku wyda w odpowiednim czasie P. Z. M. Po nadsyłaniu wniosków P.Z.M. poczyni odpowiednie kroki celem uzyskania pozwolenia na otwarcie kursów.

**e,** Wnioski należy najpóźniej do dnia 14 października b.r. nadesłać do Sekretarjatu P. Z. M. w Katowicach ul. Drzymały 1.

**f,** Zarząd P. Z. M. podaje powtórnie do wiadomości wszystkim klubom zrzeszonym w P. Z. M., że wszelkie komunikaty i wiadomości oficjalne podawać będzie w tyg. „Autolot". Oficjalnym organie P. Z. M. Zaleca się więc wszystkim Klubom zaabonowanie w tym celu „Autolotu".

*Inż. Joule.*

# PORADNIK AUTOMOBILISTY.

**Do moich Szan. Czytelników.**

Z powodu okresu wakacyjnego powstało pewne opóźnienie w udzielaniu odpowiedzi na licznie napływające zapytania. Obecnie praca powraca na normalne tory i znów odpowiedzi zamieszczane będą natychmiast po otrzymaniu zapytań.

---

**P. X. Ray z Katowic—zapytuje:** „...proszę o podanie mi właściwego sposobu oczyszczania zapchanych rozpylaczy gaźnika. Jest to wprawdzie dość tania rzecz, jednak uszkodziwszy rozpylacz przy czyszczeniu naraziłem się kilkakrotnie już na nieprzyjemne następstwa, nie mogąc na poczekaniu kupić nowego".

Rozpylacz jest niezwykle delikatnym przedmiotem. Otwór jego ma średnicę w granicach kilkudziesiątych milimetra. Przeczyszczanie rozpylacza drutem, lub szpilką jest wandalizmem z punktu widzenia techniki. Rozpychając tem otwór, powiększamy jego średnicę i zużycie benzyny powiększa się niepomiernie. Jeżeli chcemy prawidłowo oczyścić rozpylacz, należy wykręcić go, przejrzeć pod światło i, o ile jest zatkany, spróbować przedmuchać go od węższej strony otworu ku szerszej. Jeżeli to nie pomoże, to możemy spróbować przepchać zatkany otwór włosiem końskim. Włos koński jest dość sztywny, aby usunąć zanieczyszczenie, zbyt jednak miękki, aby uszkodzić otwór.

---

**P. Aleksander Zimorodek** — Nowy Tomyśl, **pisze**: „Zima za pasem i znów trzeba pomyśleć o jakiejś nie zamarzającej mieszance do chłodnicy swego samochodu. Jak dotąd używałem rozmaitych, ale nigdy nie byłem całkowicie zadowolony; albo mieszanka była zbyt kosztowna, albo, jak mi się to parę razy zdarzało, zamarzała, uszkodzając chłodnicę. Proszę więc Szan. Redakcję o podanie mi takiego przepisu, abym mógł być spokojny o moją chłodnicę i nie potrzebował co chwila sprawdzać, czy mróz nie jest zbyt silny i jej nie rozsadzi".

Znane są zapewne WPanu dwie mieszanki; alkohol i gliceryna. Obie są bardzo dobre, przyczem gliceryna jest trwalsza, alkohol bowiem łatwiej się ulatnia, przez co trzeba go częściej uzupełniać. Jeżeli WPan używał tych właśnie mieszanek, to przyczyna niezadowolenia leżeć może tylko w niedokładnem wykonaniu, lub też nieznajomości przepisu. Stosunek bowiem domieszki (gliceryny, wzgl. alkoholu) do wody musi być dokładnie zachowany, w przeciwnym bowiem razie właściwości mieszanki zupełnie się zmieniają. Podaję tu receptę: należy napełnić chłodnicę wodą, następnie wodę tą spuścić do podstawionego naczynia i dokładnie ją wymierzyć. Kiedy mamy już dokładną pojemność chłodnicy, możemy przystąpić do przygotowania mieszaniny. Jeżeli pojemności chłodnicy wynosi np. 20 litrów, to bierzemy 16 litrów wody i 4 litry zwykłej gliceryny. Mieszanina taka zamarza dopiero poniżej 12° C. Jednak mieszanina taka jest dość kosztowna. Alkohol metylowy, czyli spirytus drzewny, jest kilkakrotnie tańszy od gliceryny. Ma on jednak tą wadę, że ulatnia się dość prędko, przez co trudno jest utrzymać stale ten sam skład mieszaniny. Mieszanina z 2 części spirytusu drzewnego i 8 części wody zamarza przy 10° C. poniżej zera.

Jeżeli samochód ma pozostać na mrozie większym niż — 10° C., to już tu żadna mieszanina nie pomoże. O ile idzie o czas krótki, to okrycie maski silnika grubym kocem, oraz zapuszczanie silnika co godzinę na parę minut wystarczy. Jeśli jednak samochód ma nocować na dworze, to trzeba bezwzględnie mieszaninę z chłodnicy spuścić, tembardziej, iż nigdy nie można przewidzieć jak silny mróz chwyci w ciągu nocy. Spuszczanie wody ma tę dobrą stronę, że przychodząc rano do garażu, można wodę podgrzać i gorącą napełnić chłodnicę. Zapuszczenie silnika jest wtedy dużo łatwiejsze.



**POBICIE REKORDU w POŁ. AFRYCE.**

Austin Seven odbył drogę z Durban do Johannensburga, wynoszącą 416 mil ang. (707 km.), w ciągu 11 godzin 48 min. Czas ten jest o 32 min. lepszy od poprzedniego rekordu. 16-o konny samochód tej samej marki przebył również drogę z Cape-Town do Port-Elizabeth, pobijając poprzedni rekord o 47 min. pomimo złych warunków atmosferycznych.




**ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce:** DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. KATOWICE — Drzymały 1, Pol. Zw. Motocyklowy tel. 31-21. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE—Chmielewski, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

**CENY OGŁOSZEŃ:** Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

**Prenumerata „Autolotu":** kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.